

## XVII Rapporto Aci – Censis Servizi

### Da una congiuntura costrittiva ad una mobilità eco-compatibile

#### Sintesi

#### 1. L'auto al tempo della crisi

13% automobili resta in garage  
percorsi meno chilometri/anno: 15.700 (-3,7%)  
leggera flessione costi di gestione: 3.306€/anno (-0,9%)  
cresce costo giornaliero (13€); stabile costo chilometrico (0,21€)  
si spende meno per benzina (-5,2%) e assicurazione (-7,3%)  
si spende molto di più per parcheggio (+50%) e multe (+57%)  
“seconda scelta”: mezzi pubblici (41,2%), piedi (34,3), bici (16,3), scooter (15,7)  
cresce utilizzo mezzi pubblici urbani (+7,9) e extraurbani (+8,2), due ruote (+9,6) e bici (+8).

#### 2. Sicurezza: emergenza alcol e pirateria

In calo incidenti (-3,0%), morti (-9,5%) e feriti (-2,1%)  
costi sociali: 30,3 miliardi di euro = 2% PIL  
velocità (59,3%) e alcol (59,1%) i principali nemici della sicurezza  
alcol e droga prima preoccupazione per “under 30”  
allarme “binge drinking”: 8,5 milioni a rischio di cui il 22,1% di 18-24enni  
3,4% giovani non limita i consumi prima di guidare  
etilometro, test in aumento: almeno 1 controllo = 9,2% patentati; più di un controllo = 2,3%  
bocciate tabelle alcolemia: efficaci solo per il 14,5%  
guida accompagnata a 17 anni? Contrari 7 automobilisti su 10  
campagne informative? Utili solo per 8,8%  
divieto di vendita alcolici? Ok solo per 4,2%  
meccanismi che impediscono accensione motore? Ok solo per 12,1%  
72% favorevole a carcere per chi causa incidente mortale con droga o alcol  
pirateria, primo semestre 2009: 214 casi (+57%), 43 morti (-10%), 263 feriti (+107%)  
smascherato il 75% dei pirati; 1 su 4 resta ignoto  
infrazioni: “under 35” i più trasgressivi; “over 55” i più responsabili  
infrazioni non pericolose: divieto di sosta (27,7%), doppia fila (21,2), frecce (12,7)  
infrazioni molto pericolose: limiti di velocità (24,3%), cinture (19,2%), inversione a U (10,0%).

#### 3. Ambiente. Traffico e inquinamento: provvedimenti inadeguati

Interventi sul traffico: poco o per nulla efficienti (43,9%)  
interventi su inquinamento: inadeguati (54,3%)  
voti (da 1 a 5) più alti a interventi su trasporto pubblico:  
incremento mezzi urbani (3,47) ed extraurbani (3,46); parcheggi di scambio (3,16); rinnovo totale  
flotta TPL (3,12); isole pedonali (3,02); ztl (2,92);  
estensione fasce orarie a traffico limitato (2,86)  
targhe alterne (2,42).

#### 4. Mercato: incentivi e eco-incentivi? Sì, grazie!

Incentivi: riducono inquinamento (34,8%); rilanciano settore (22,2%); svecchiano parco (21,6%)  
eco-incentivi: parco più ecologico (74%); inducono acquisto auto meno inquinanti (69%)  
l'auto che vorrei: straniera (57,7%); made in Italy (41%)  
cresce la voglia di gpl (14,3%) e metano (13,7%)  
diesel (+1,7) supera benzina; elettrica (1,2%) e ibrida (3,8%) per pochi  
donne: utilitaria o city-car (anche usata); uomini: berlina prestigiosa o SUV (nuova)  
cala interesse per optional e attrezzature elettroniche.

# 1. L'auto al tempo della crisi

## **Sale il prezzo della benzina? 13 auto su 100 restano in garage**

Sebbene l'auto resti di gran lunga il mezzo preferito dagli italiani (91,1% delle preferenze nel 2009 negli spostamenti ricorrenti), la crisi economica si fa sentire e gli automobilisti italiani cominciano a “fare di necessità virtù” e a farne un uso più attento.

A questo proposito, è significativo rilevare che quando il prezzo della benzina è cresciuto (1,5 €), su 100 automobilisti intervistati, 79 hanno continuato ad utilizzare l'auto con la stessa intensità; 21 ne hanno, invece, ridotto l'utilizzo. Quando il prezzo della benzina è tornato a scendere (1,15 €), di quei 21, 8 hanno ripreso le vecchie abitudini, ma 13 hanno continuato a perseguire un modello di mobilità meno autodipendente. Per **13 automobilisti su 100 si è, dunque, consolidato un uso più “attento” della propria automobile.**

Il prezzo della benzina viene considerato eccessivo e “di molto superiore al giusto” dal **64%** degli intervistati, seguito nell’“indice di sgradimento” dall'assicurazione: il cui costo è indicato come “smisurato” dal **57,3%**. Seguono, ma notevolmente distanziati: prezzo di acquisto dell'auto (15,4%), bollo (14,5), riparazione/manutenzione (14,0), pedaggi autostradali (7,7), parcheggio a ore (5,8) e garage (4,6).

## **Costi di gestione in leggero calo (- 0,9%); cresce costo giornaliero (13 €); stabile costo chilometrico (0,21€)**

Nel biennio 2007-2009, i costi di “gestione” dell'auto si sono ridotti da 3.339 a 3.306 euro annui (-0,9%). Se ripartiamo la spesa annua per giorni di utilizzo e per chilometri percorsi perveniamo ad un **costo giornaliero di 13 euro** in leggero rialzo rispetto al 2007 (12,3 €) e ad un **costo per chilometro identico a quello del 2007 (0,21€).**

## **Si spende meno per carburante (-5,2%) e assicurazione (-7,3%); molto di più per parcheggi (+50%) e multe (+57%)**

Si riducono i costi per **carburante** (-5,2%) e **assicurazione** (-7,3%). Nel primo caso a causa della riduzione della media dei chilometri percorsi in un anno (16.300 nel 2007; 15.700 km nel 2009: - 3,7%). Nel secondo per arbitraggi con tariffe più convenienti in un'offerta certamente più ampia e segmentata.

In forte crescita, invece, le voci di costo relative al **parcheggio** (+50%) e agli esborsi per le **multe** che passano da 57 a 90 euro, con una crescita del 57%.

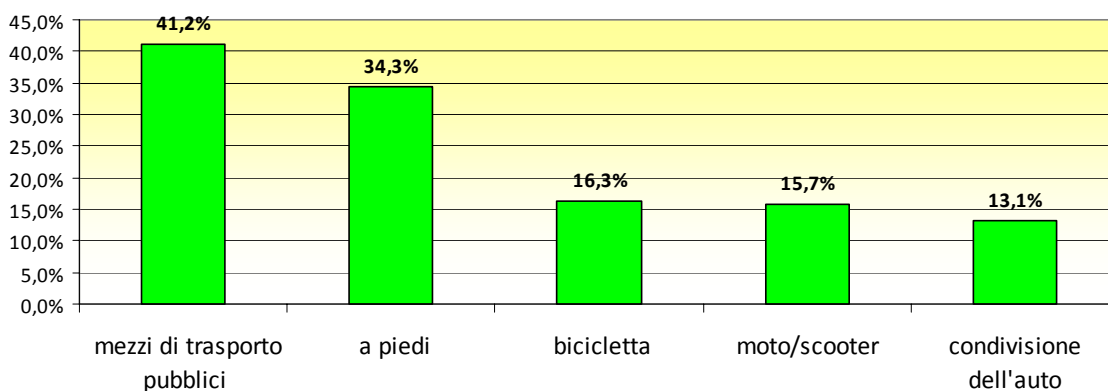
## **2008: percorsi meno chilometri (-3,7%), auto usata meno giorni, meno spostamenti sotto il km e nei giorni festivi**

Rispetto allo scorso anno, gli automobilisti italiani hanno, dunque, percorso **meno chilometri**, hanno **usato l'auto per meno giorni** (4,9 e non 5,3), hanno **ridotto il numero degli spostamenti giornalieri inferiori al chilometro** (0,2 contro 0,6) e il **numero degli spostamenti effettuati nei giorni festivi** (2,0 contro 2,2).

## **I sostituti preferiti dell'auto: mezzi pubblici (41,2%), piedi (34,3), bici (16,3) e scooter (15,7)**

Per sostituire l'auto la “seconda scelta” più “naturale” è stata rappresentata dai mezzi pubblici, utilizzati dal 41,2% degli intervistati. Ma rinunciare alle quattro ruote può anche voler dire spostarsi a piedi (34,3%) o utilizzare la bicicletta, che con il 16,3% delle preferenze “supera”, seppure di poco la moto/scooter (15,7%). Ultima opzione il “car-sharing” fai da te (13,1%).

**In che modo ha sostituito/alternato l'auto privata per i suoi spostamenti ricorrenti, per fronteggiare l'aumento del carburante? (val.%) \***



\*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte  
Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2009

**Meno auto = più mezzi pubblici urbani (+7,9%) e extraurbani (+8,2), due ruote (+9,6) e bici (+8)**

Un quadro che ha determinato una **crescita del ricorso ai mezzi pubblici urbani** (bus, metro, treni: +7,9 punti percentuali nel 2009 rispetto al 2007) ed **extraurbani** (+8,2) ed un maggiore **utilizzo delle 2 ruote**, sia delle moto/scooter che delle bici, rispettivamente +9,6 e +8,1 punti percentuali. ---

**Uomini e donne di fronte alla “seconda scelta” (ovvero “come ho sostituito l’ autovettura privata”)**

Ad optare per i mezzi pubblici sono state soprattutto le **donne** (44,7% rispetto al 37,8% degli uomini), seguite dai **giovani** (46,2%) e dagli **over 45** (44,3%). **Donne** che risultano in testa anche per quanto riguarda la scelta di effettuare tratti a piedi (36,7% rispetto al 32,1% degli uomini). Seguono gli **over 45**: 38,3%, rispetto ad una media nazionale del 34,3%.

**“Seconda scelta”: dove? Nord: bici (28,5%); Centro: mezzi (51,2); Sud: piedi (40,8).**

Il **trasporto pubblico** risulta la “seconda scelta” **preferita al centro** (51,2%), mentre la percentuale più bassa di frequentatori di metro e bus risiede al sud e nelle isole (34,6%); la **passeggiata a piedi** è l'alternativa all'auto **più utilizzata al sud** (40,8%) mentre la **bici** raggiunge il massimo utilizzo **al nord** (28,5%).

Al sud la bici è presa in considerazione solo dal 5,4% degli automobilisti, che preferiscono (18,5%, contro una media nazionale del 13,1%) non rinunciare all'auto ma “ottimizzarne” l'uso, condividendola a turno o ricorrere a moto/scooter (18,5% rispetto a una media nazionale del 15,7%).

**Mezzi pubblici? No grazie! Comfort scarso (32,8%), collegamenti non diretti e coincidenze non buone (29,7), corse poco frequenti (25,9).**

**Cresce la percentuale di quanti si rifiutano di utilizzare i mezzi pubblici** (46,3%: +2,3% rispetto al 2007) e chi se ne serve lo fa esclusivamente per necessità.

**Comfort di viaggio scarso (32,8%), assenza di collegamenti diretti e coincidenze non buone (29,7), collegamenti saltuari/poco frequenti (25,9),** risultano le principali ragioni del no ai mezzi pubblici. Seguono fermata distante da abitazione o sede di lavoro/studio (16,3), orario di lavoro diverso (12,6), Non economicità dell'alternativa (7,9).

Tra le ragioni, invece, che potrebbero indurre i patentati a utilizzare i mezzi pubblici: corse più frequenti (29,3%), maggior numero parcheggi di scambio (10,3) e orari diversi (8,2). Un 4,3% degli intervistati potrebbe lasciarsi tentare da “contributi” su biglietti e abbonamenti.

## **2. Sicurezza: emergenza alcool e pirateria**

### **2007: in calo incidenti (-3,0%), morti (-9,5%) e feriti (-2,1).**

Ogni giorno in Italia si verificano in media **633** incidenti stradali, che provocano la morte di **14 persone** e il ferimento di altre **893**. Complessivamente nel 2007 sono stati rilevati **230.871** incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 5.131 persone, mentre altre 325.850 hanno subito lesioni di diversa gravità. Rispetto al 2006, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-3,0%) e dei feriti (-2,1%) e un calo più consistente del numero dei morti (-9,5%).

### **Primo semestre 2009: in calo incidenti (-5,4%), morti (-27,6) e feriti (-4,3)**

Tendenza al ribasso, confermata dai dati raccolti dall'Osservatorio ASAPS - Il Centuario (Polizia di Stato), che evidenziano come, anche per i primi 6 mesi del 2009, l'andamento dell'incidentalità sull'intera rete autostradale continui a far registrare un trend negativo. Si segnala, infatti, un calo degli incidenti del **5,4%** ed una più confortante riduzione delle vittime pari al **27,6%**, più modesto, invece, il calo dei feriti pari al **4,3%**.

### **Costi sociali: 2007: 30,3 miliardi di euro = 2% del PIL.**

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2007 - seppur in calo rispetto al 2006- risulta pari a 30.386 milioni di euro equivalenti a circa il **2%** del PIL dello stesso anno (Istat) e l'Italia, pur avendo ridotto – nel periodo 2000-2007 - del 27,3% la quota di morti per incidenti stradali - è ancora lontana dal raggiungere l'obiettivo di un riduzione pari al 50% entro il 2010 fissato dall'UE nel Libro Bianco del 13 settembre 2001.

Rispetto alla popolazione, l'Italia - con 87 morti per incidente stradale ogni milione di abitanti - risulta in linea con la media europea (86), ma ben al disopra dei livelli dei paesi con le migliori performance quali Olanda, Regno Unito e Svezia (45-50 per milione di abitanti) e della Francia (73).

### **Velocità (59,3%), alcol (59,1), scarsa educazione (27,8): i principali nemici della sicurezza.**

Secondo gli intervistati, **eccesso di velocità (59,3%), alcol (59,1%) scarsa educazione di automobilisti e motociclisti (27,8%)** sono i principali nemici della sicurezza. Seguono **distrazione (15,9%)** e sanzioni troppo leggere (11,1).

Mentre le donne, però, appaiono più “preoccupate” dall'eccesso di velocità (63,9% rispetto al 54,7% dei maschi) e dalla guida sotto l'influsso di alcol (60,2% rispetto al 58,1% dei maschi), gli uomini sembrano mostrare attenzione anche a fattori esterni quali: manutenzione delle strade (9,0% rispetto al 6,5% delle donne), inefficienza dei veicoli obsoleti (2,6% rispetto all'1,9%) e della segnaletica (3,7% rispetto al 2,1%), sanzioni troppo leggere per chi causa gravi incidenti (12,1% rispetto al 10,1%).

### **Allarme “binge drinking”: 8,5 milioni a rischio di cui il 22,1% “under 25” .**

Sono i **giovani (18-29 anni)** ad evidenziare - con una percentuale **61,6%** (la media è 59,1%) - la gravità del problema della guida sotto l'influsso di alcol o droghe.

Sono sempre di più, infatti, i giovani (18-24) che **consumano alcol in maniera occasionale o fuori dai pasti**. Crescono, in maniera preoccupante, soprattutto l'abuso di alcol senza consuetudine di utilizzo e il fenomeno del cosiddetto **binge drinking** (il consumo di 6 o più bicchieri di bevande alcoliche in un'unica occasione), che nel 2008 hanno coinvolto **8 milioni e 449 mila persone**, di cui 6 milioni e 531 mila maschi ed 1 milione 910 mila femmine.

-----

**Discoteca: “consumi a rischio”: maschi 35%; femmine 12,8%; ubriacature: maschi 28%; femmine 9,7%**

Tra i maschi che frequentano assiduamente (più di 12 volte nell'anno) le discoteche, la quota di quanti dichiarano un comportamento di consumo di alcol a rischio è del 35,1%, rispetto al 24,2% di chi non va in discoteca. Tra le donne il rischio è addirittura doppio: 12,8% contro 6,2%. Le “ubriacature” riguardano il 28,1% degli uomini che vanno in discoteca più di una volta al mese (contro l'8,6% di quelli che non ci vanno) e 9,7% contro 1,8%, rispettivamente, nel caso delle donne.

**Alterazione di coscienza e week-end: venerdì e sabato notte = 44,6% tot. Incidenti notturni.**

In questo quadro, non sorprende, che nei **week-end** si registri il 25,2% degli incidenti ed il 34,4 % dei decessi. In particolare, il **venerdì e il sabato notte** (tra le 22 e le 6) si verifica il 44,6% del totale degli incidenti notturni. Negli stessi giorni morti e feriti raggiungono, rispettivamente, il 44,4% e il 46,5% del totale.

**Alcol e guida: il 3,4% dei giovani (18-24) non limita i consumi!**

I giovani sanno che l'associazione eccesso di alcol-guida è più che mai pericolosa, ma come si comportano dopo aver bevuto? Se un “rassicurante” 37,9% di “under 30” sceglie di limitare il consumo di alcolici e gli ancor più “saggi” 30-44enni ne contengono l'utilizzo nel 41% dei casi, il 47,1% afferma di non preoccuparsi del problema “perché non è un bevitore abituale” (percentuale che scende al 36,6% nella fascia d'età 18-29, confermando una maggiore propensione al bere fra i giovani), 1 “under 30” su 4 (22,1%), pur di non rinunciare a bere, preferisce non guidare. Il dato più preoccupante è **il 3,4%** (quasi tre volte la media totale dell'1,2%) **dei giovani 18-24, pur sapendo di doversi mettere alla guida, sceglie di non limitare il consumo di alcol.**

**- Comportamento alla guida dopo il consumo di alcol secondo l'età (val.%)**

	ETA'			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Non se ne preoccupa perché non è un bevitore abituale	36,6	42,6	54,3	47,1
Ne limita il consumo	37,9	41,0	33,7	36,9
Non limita il consumo, ma non guida	22,1	15,7	11,3	14,8
Non ne limita il consumo	3,4	0,7	0,7	1,2
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2009

### **Etilometro: test in aumento: il 9,2% ha subito almeno 1 controllo; il 2,3%, più di uno**

Buone notizie, invece, sul fronte dei controlli: aumentano le possibilità di essere sottoposti ad alcol test. Nel 2007 aveva dichiarato di averlo fatto almeno una volta l'8% degli intervistati e più di una volta l'1%. Nel 2009 i controlli hanno riguardato, rispettivamente, il 9,2% e il 2,3% degli intervistati.

Per quanto riguarda la fascia d'età più a rischio (18/29 anni), mentre nel 2007 il 13,9% degli "under 30" affermava di aver subito l'alcol test "almeno una volta" e solo l'1,5% "più di una volta", nel corso di questa rilevazione il 15% ha dichiarato di essere stato sottoposto ad accertamento "almeno una volta" (+1,1%) e il 3% (esattamente il doppio) "più di una volta".

### **Bocciate le tabelle sull'alcolemia: il 28%: "mai lette"; 22,8%: "difficili da leggere"; 14%: "difficili da capire". Solo il 14,5% le considera "efficaci".**

Pollice verso, invece, per le **tabelle per il calcolo del tasso di concentrazione di alcol nel sangue** o alcolemia, entrate in vigore nel settembre 2008 per **informare** gli automobilisti sulle quantità di alcol da poter ingerire senza superare il limite legale.

Il 28,% degli automobilisti, infatti, non le ha mai lette, perché non le ha mai notate. Il 22,8% le ha lette, ma le giudica poco efficaci perché **difficili da leggere**; come il 14% che, pur avendole lette, le ha trovate di **difficile comprensione**. **Solo il 14,5% degli automobilisti le considera una misura efficace**, percentuale che sale leggermente (17,3%) tra i 18-29enni.

### **"Guida accompagnata" a 17 anni? Piace ai figli meno ai genitori.**

Semaforo giallo per l'introduzione della cosiddetta «**guida accompagnata**» per i diciassettenni (una sorta di foglio rosa che consentirebbe ai ragazzi in possesso di "patente A" di guidare accompagnati da un tutor). Favorevole circa il 30%; "pienamente in disaccordo" il 47%. poco convinto il restante 23%.

Interessante sottolineare le divergenze di opinione in base all'età e al ruolo in famiglia. I più favorevoli sono i giovani tra i 18-29 (11,6%, pienamente d'accordo; 27,9% abbastanza d'accordo); i più contrari (con il 52,9%) gli over 45. Circa il 39% dei figli si dichiara, sostanzialmente d'accordo all'introduzione del foglio rosa a 17 anni, oltre il 70% delle coppie di genitori è, invece, sostanzialmente contraria. Un divario che dimostra che è fondamentale un'opera di sensibilizzazione nei confronti dei genitori sull'importanza del ruolo del "tutor"; ruolo che dovrebbero essere proprio loro a svolgere.

### **Emergenza alcol: gli automobilisti chiedono più controlli e sanzioni (45%) e il divieto assoluto di bere (20%).**

Inasprire controlli e sanzioni (45%) e introdurre il divieto assoluto di bere prima di mettersi alla guida (20%): sono queste le misure che gli automobilisti ritengono più efficaci per combattere la piaga della guida in stato di ebbrezza.

Probabilmente un sistema per deresponsabilizzarsi e cercare soluzioni all'esterno secondo la logica che "curare" - o chiedere di essere "curati" - appare più facile che "prevenire".

### **Emergenza alcol: campagne informative (ok solo per 8,8% patentati), divieto vendita alcolici (ok per 4,2%), meccanismi che impediscono l'accensione del motore (ok solo per 12,1%)**

Pochi tra i patentati credono alle potenzialità delle **campagne informative (8,8%)**, all'efficacia di una norma che **vieti la vendita di alcol dopo le 2 di notte (4,2%)** o ai **meccanismi che impediscono l'accensione del motore se ubriachi (12,1%)**.

Più scettici (forse perché meno coinvolti) gli over 45, più possibilisti i 18-29enni. Il 14,5% degli "under 30", infatti, considera efficace il servizio di trasporto pubblico fuori dai locali (contro una media patentati del 10,1%); il 15,2 ritiene utili i meccanismi che impediscono

l'accensione del motore e (la media patentati è 12,1) e il 5,9% vede favorevolmente il divieto di vendita di alcolici dopo le 2 di notte (contro una media del 4,2).

### **Emergenza alcol: 72% favorevoli al carcere per chi causa incidenti mortali sotto alcol o droga**

Da rilevare, infine, l'accordo plebiscitario (oltre il 72% degli intervistati) sulla possibilità di prevedere l'arresto immediato di chi causa incidenti mortali sotto l'influsso di sostanze stupefacenti o alcol. Particolarmente favorevoli all'introduzione di questa misura gli ultra 45enni con il 74,9% di intervistati pienamente d'accordo, leggermente meno convinti con il 69,7% i giovani tra i 18 e i 29 anni .

### **Pirateria: primo semestre 2009: 214 casi (+57%), 43 morti (-10%), 263 feriti (+107%). Smascherato il 75% dei pirati. Lombardia, Lazio, Emilia Romagna le regioni più colpite**

Nel primo semestre 2009 i casi di pirateria stradale sono stati 214 con 43 persone uccise e 263 ferite (dati **Osservatorio il Centauro – Asaps**). Rispetto allo stesso periodo del 2008, il numero degli episodi è cresciuto del 57% (erano stati 136), si è registrata una diminuzione del 10% delle vittime (48 nel 2008), ma un notevole incremento (+107%) dei feriti (127 nel 2008). Un monitoraggio che riguarda, però, solo una piccola parte degli eventi effettivamente accaduti: quelli più gravi: il 75% degli autori viene poi smascherato, mentre "solo" il 25% resta ignoto.

Gli eventi mortali sono stati 42 (19,6%), mentre quelli con lesioni 172 (80,4%), con 43 vittime e 263 persone ospedalizzate. La regione che vanta il poco invidiabile primato è la Lombardia (36 episodi), seguita da Lazio (29), Emilia Romagna 28 e Veneto 18, Puglia 15, Liguria 14, Piemonte Toscana e Sicilia 11.

### **Pirateria: l'ombra di alcol e droga**

Su tutti questi eventi pesa, come un macigno, l'ombra dell'alcol e delle droghe: in 59 casi, 37%, ne è stata accertata la presenza, ma è un dato che deve essere accolto per difetto per essere considerato "attendibile". Bisogna infatti considerare che la positività dei test condotti è riferibile solo agli episodi di pirateria nei quali il responsabile sia stato identificato (160 su 214). In diversi casi, poi, gli investigatori non possono più sottoporre il pirata a controllo alcolemico o narcotest, perché sono trascorse ore o giorni dall'evento.

### **Identikit del pirata: 18-45 anni, guida senza patente, assicurazione falsa o scaduta, sotto l'effetto di alcol o droga, fugge per futili motivi**

Il pirata della strada, infatti, nella maggior parte dei casi uomo di età compresa tra i 18 ed i 45 anni, spesso viene colto sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti e fugge senza prestare il dovuto soccorso per motivi "troppo futili" rispetto alla vita delle persone che si trovano incolpevolmente coinvolte: guida senza patente perché mai conseguita o ritirata, paura di perdere i punti e quindi la stessa licenza di guida, assicurazione falsa o scaduta (fenomeno sempre più pervasivo).

### **Infrazioni: "under 35" i più trasgressivi; "over 55" i più responsabili**

Sono i giovani (18-34 anni) i più inclini a commettere infrazioni, con percentuali più elevate della media in ogni tipologia di comportamento scorretto; mentre i più corretti risultano gli over 55, anche grazie a un ridotto utilizzo dell'auto e al progressivo aumento di rigore nei confronti del codice della strada che tende a svilupparsi con il passare degli anni e la crescita del senso di responsabilità.

### **Infrazioni non pericolose: divieto di sosta (27,7%), doppia fila (21,2), "frecce" (12,7)**

Tra le infrazioni con minor grado di pericolosità, il parcheggio in divieto di sosta, - pur in diminuzione - si riconferma la più frequente (27,7%). Stabili il parcheggio in doppia fila

(21,2%) ed il mancato uso degli indicatori direzionali (12,7%), commesse in percentuale nettamente più elevata dai 18-34enni (30,7% e 26,0%). Cresce l'accesso nelle ztl senza la necessaria autorizzazione; in calo (ma non tra i più giovani e i 35-44enni) la tendenza ad occupare la corsia riservata ai mezzi pubblici (3,3%).

**Infrazioni molto pericolose: limiti di velocità (24,3%), cinture di sicurezza (12,9), inversione a U (10), sorpasso a destra (7,2)**

Per quanto riguarda, invece, le infrazioni ad elevato grado di pericolosità, primeggiano tristemente il superamento dei limiti di velocità (24,3%) ed il mancato uso delle cinture di sicurezza (19,2%).

A premere in maniera eccessiva il piede sull'acceleratore sono soprattutto i 55-64enni (30,6%) ed i 18-34enni (27,0%). In forte crescita due comportamenti facilmente evitabili perché strettamente correlati a "cattive abitudini al volante", ma estremamente pericolosi: l'inversione ad U (10,0%) e il sorpasso a destra (7,2%).

Particolarmente elevata, poi, la percentuale di giovani che percorre impropriamente la corsia di emergenza: 6,0% rispetto ad una media generale dell'1,5%.

### **3. Ambiente. Traffico e inquinamento: provvedimenti inadeguati.**

**Scarichi e veicoli industriali (47,5%) superano le auto (32,7%) tra i fattori a più alto impatto ambientale. Seguono riscaldamenti domestici (15%) e mezzi pubblici (3,3%)**

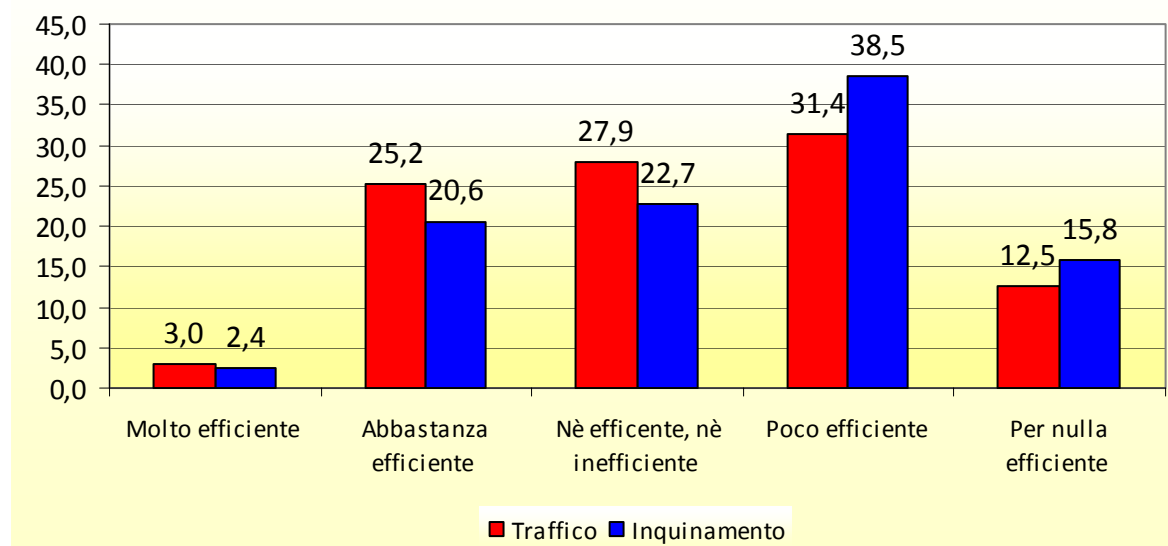
Cresce e muta la coscienza ambientale degli italiani. I patentati del Belpaese sono oggi molto più consapevoli di ieri (2004) del fatto che ad inquinare le città non sono solo le auto e i motorini. Anzi. Gli scarichi ed i veicoli industriali vengono, infatti, indicati come i fattori a più alto impatto contaminante dal 47,5% degli intervistati, contro il 22,3 % del 2004 (+25,2%). Mentre il potere inquinante delle auto, pur sempre elevato, viene percepito come meno significativo. Lo segnala infatti il 32,7% degli intervistati, contro il 52,5% del 2004 (-19,8%). In calo anche la percezione del carico inquinante dei riscaldamenti domestici (15,0% rispetto al 18,0% del 2004) e dei mezzi pubblici (3,3% rispetto al 4,3% del 2004).



**Interventi sul traffico: poco o per nulla efficienti (43,9%); interventi su inquinamento: inadeguati (54,3%).**

Severo il giudizio dei patentati italiani in tema di interventi comunali per risolvere l'inquinamento ed il traffico. Il 43,9% giudica poco o per nulla efficienti le politiche per fronteggiare il problema del traffico ed oltre il 54,3% giudica inadeguate quelle rivolte a contenere l'inquinamento.

**Giudizio complessivo sulle politiche comunali in tema di traffico ed inquinamento (val.%)**



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

**Provvedimenti anti-smog: gli italiani puntano sul trasporto pubblico: incremento mezzi pubblici urbani (3,47), extraurbani (3,46), totale rinnovo veicoli TPL (3,12).**

In una scala di efficacia da 1 a 5, nessun provvedimento anti-smog ottiene il massimo dei voti). Gli italiani preferiscono puntare sul trasporto pubblico. I punteggi medi più alti, infatti, vanno all'incremento dei mezzi pubblici extraurbani (3,47) e urbani (3,46). E anche il totale rinnovo dei veicoli del trasporto pubblico locale (3,12) rientra nei primi 5 provvedimenti considerati più efficaci.

**Targhe alterne (voto: 2,42), estensione fasce orarie a traffico limitato (2,86), ztl (2,92). Isole pedonali (3,02), parcheggi di scambio (3,16)**

Scarso "successo" anche per i provvedimenti che incidono sulla libertà di circolazione degli automobilisti, senza fornire la riprova di una loro efficacia in termini di qualità dell'aria. Le targhe alterne e l'estensione delle fasce orarie a traffico limitato e delle ztl non superano, infatti, rispettivamente il punteggio medio di 2,42, 2,86 e 2,92. L'estensione delle ztl viene riconosciuta come abbastanza efficace (punteggio medio 3,12) solo nei comuni con oltre 250mila abitanti.

Giudizio più tiepido sull'efficacia dell'incremento delle isole pedonali (3,02); più utile, invece, l'aumento dei parcheggi di scambio (3,16) soprattutto nei comuni che raggiungono e/o superano i 250mila abitanti (voto medio 3,76 e 3,21).

## 4. Mercato: incentivi? Sì, grazie!

### **Incentivi? Sì, grazie. Riducono l'inquinamento (34,8%), rilanciano il settore (22,2), svecchiano il parco (21,6)**

Gli incentivi incontrano il favore degli automobilisti italiani perché aiutano a **ridurre l'inquinamento atmosferico** (34,8%), contribuiscono al **rilancio di un settore in forte difficoltà** con effetti positivi sul mercato del lavoro (22,2%), agevolano lo **svecchiamento del parco veicoli circolante** (21,6%).

Rispetto ad una media Italia dell'11,2% di pareri contrari, la politica degli incentivi raccoglie una quota leggermente più alta nel nord-est (20,2%) e nel sud Italia (11,8%), perché le risorse pubbliche andrebbero investite in altri settori.

#### **- Opinione sulla politica degli incentivi alla rottamazione secondo la ripartizione territoriale (val.%)**

Opinione	Distribuzione territoriale				Totale
	nord-ovest	nord-est	centro	sud e isole	
Favorevole, contribuisce a ridurre l'inquinamento atmosferico	34,7	30,1	40,1	34,2	34,8
Favorevole, rilancia il mercato con effetti positivi sul lavoro	19,4	16,4	29,2	23,3	22,2
Favorevole, agevola lo svecchiamento dei veicoli	30,3	23,3	13,5	18,8	21,6
Contrario, perché le risorse pubbliche vanno investite in altri campi	6,3	20,2	8,0	11,8	11,2
Contrario, perché il risparmio sul costo della vettura è irrisorio	7,5	7,5	7,1	9,8	8,2
Contrario, perché si incentiva il trasporto privato	1,7	2,4	2,2	2,0	2,0
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Tra chi ha già acquistato un'auto nei primi 4 mesi del 2009 il 3,9% ha usufruito degli incentivi rispetto al 2,6% che non li ha sfruttati. Gli automobilisti che, invece, intendono acquistarla entro la fine del 2009, sfrutteranno gli incentivi nel 1,6% dei casi, contro l'0,8% che non intende o non può approfittarne.

Chi preventiva di sostituire la propria auto nel 2010 nel 3,8% dei casi conta di acquistarla sfruttando gli incentivi, contro il 2,2% che la comprerà comunque.

Il 13,9% degli automobilisti, infine, intende acquistare una nuova vettura ma non sa ancora quando lo farà e il 57,9% non pensa ancora di sostituirla.

### **“Ecoincentivi” (elettriche o ibride): rendono il parco più ecologico (74%); inducono all'acquisto di auto meno inquinanti (69%)**

Grande “successo” anche per gli eco-incentivi (agevolazioni economiche per chi acquista un'auto a metano elettrica, o ibrida in sostituzione di un'auto euro 1-2) che per oltre il 74% degli automobilisti contribuiscono a rendere il parco veicoli circolante più “ecologico”(graf.8) e, fattore di non scarsa rilevanza, per il 69% degli intervistati, inducono all'acquisto di auto a minore impatto inquinante.

### **L'auto che vorrei: straniera (57,7%); made in Italy (41%)**

Le auto straniere rimangono stabilmente le favorite tra gli automobilisti italiani, che ne guidano una nel 57,7% dei casi mentre nel 41,0% si affidano ad un modello made in Italy.

### **Cresce la voglia di gpl (14,3%) e metano (13,7%); diesel (+1,7) supera benzina; elettrica (1,2%) e ibrida (3,8%): scelta per pochi**

Tra coloro che intendono acquistare (entro il 2010 o nel prossimo futuro) una nuova vettura (il 20% del campione) appare significativa la quota di chi sceglierà un'auto a GPL (14,3%) o a metano (13,7%), verosimilmente in virtù dell'effetto eco-incentivi e del costante incremento del prezzo della benzina.

Il diesel supera il modello benzina anche se con una lieve differenza (+1,7 punti percentuali) mentre le auto elettriche (1,2%) e ibride (3,8%), seppur in crescita, appaiono ancora una scelta per pochi.

### **Donne: utilitaria o city-car (anche usata); uomini: berlina prestigiosa o SUV (nuova)**

Per l'universo femminile l'auto non deve essere bella né iper-accessoriata, bensì rendere il quotidiano più semplice. Il 13,6 % si *accontenterebbe* di un'auto usata (rispetto all' 8,8% dei maschi). Gli uomini appaiono più tentati dall'acquisto di un modello nuovo (53,8% contro 51,0% delle donne) o KM0 (9,2% rispetto all'8,1% delle donne).

Sempre in un'ottica di maneggevolezza, economicità e facilità di guida, le patentate preferiscono, in netta maggioranza (46,4% rispetto al 31,9% degli uomini), acquistare un'utilitaria, mentre i *desiderata* dei maschi appaiono più variegati e rivolti anche ad autovetture più "prestigiose" e potenti: il 24,5% acquisterebbe una berlina medio-grande rispetto al 17,0% delle donne; il 10% una berlina di grandi dimensioni preferita "solo" dal 2,5% delle donne.

Sostanziale unità d'intenti (4,3% tra i maschi, 4,7% tra le donne) rispetto all'acquisto di una station wagon; più "femminile" la city car (preferita dal 3,4% delle donne e dal 2,4% degli uomini), più "maschile" il SUV prossimo acquisto ideale per il 4,0% dei maschi e il 3% delle femmine.

### **Cala l'interesse per optional e attrezzature elettroniche**

Crescono i proprietari di navigatore satellitare (+4,6 punti percentuali rispetto al 2009), ma diminuiscono in misura più che proporzionale i potenziali acquirenti futuri (-8,3 punti percentuali tra chi vorrebbe possederne uno e +3,7 punti percentuali tra chi non è interessato ad installarlo).

In calo anche l'interesse verso le apparecchiature video (dvd, tv): il 9,5% vorrebbe installarle, rispetto al 12,6% registrato nel 2007, e l'86,7% non è interessato ad installarle rispetto al 84,4% del 2007.

Risucote ancora interesse il lettore mp3: lo possiede il 23,5% dei patentati (+4,4 punti percentuali rispetto al 2007) e vorrebbe ancora installarlo l'11,8% degli intervistati (un calo dunque di 2,7 punti percentuali inferiore all'incremento dei nuovi possessori).